

Die Umstrukturierung des Bussystems

Bisher:

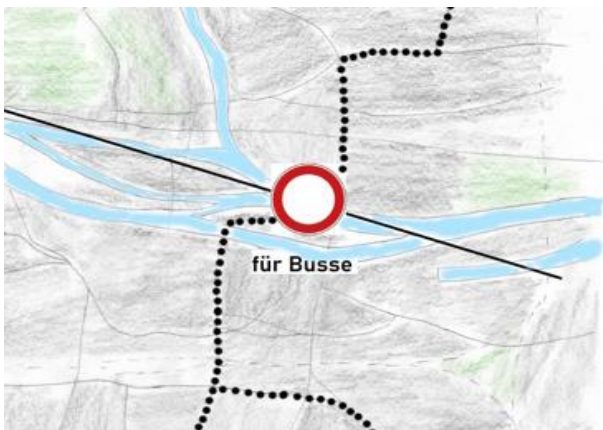
„In der Stadt Regensburg besteht ein städtisches Linien- und Fahrtenangebot mit attraktivem Takt.“

„Auf Grund der sternförmigen Ausrichtung des Busnetzes sind die Ziele in der Innenstadt aus allen Stadtbezirken ohne Umstieg erreichbar, die wichtigsten anderen Ziele im Stadtgebiet (Universität, Klinikum) sind i.d.R. mit einmaligem Umstieg erreichbar“ (Endbericht Regionaler Nahverkehrsplan Regensburg 2010)

.... mögliche Direktfahrmöglichkeiten im ÖPNV (...sind...) immer attraktiver als notwendige Umsteigevorgänge, die mit einer Verlängerung der Reisezeit verbunden sind.

(Zwischenbericht Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg)

„Wenn die Stadtbahn gebaut wird, bekommt der Norden und Süden der Stadt ein separates Busnetz.“ (Frau Schönherr, Stadtplanungsamt)
Die Nibelungenbrücke und Eiserne Brücke wird für Busse gesperrt.



Im Norden werden 14 Landkreisbuslinien und 6 Stadtbushlinien aus dem Norden nicht mehr über die Donau fahren, sondern enden an einer Stadtbahnhaltestelle an der Nordgaustraße oder am Walhallabahnhof.

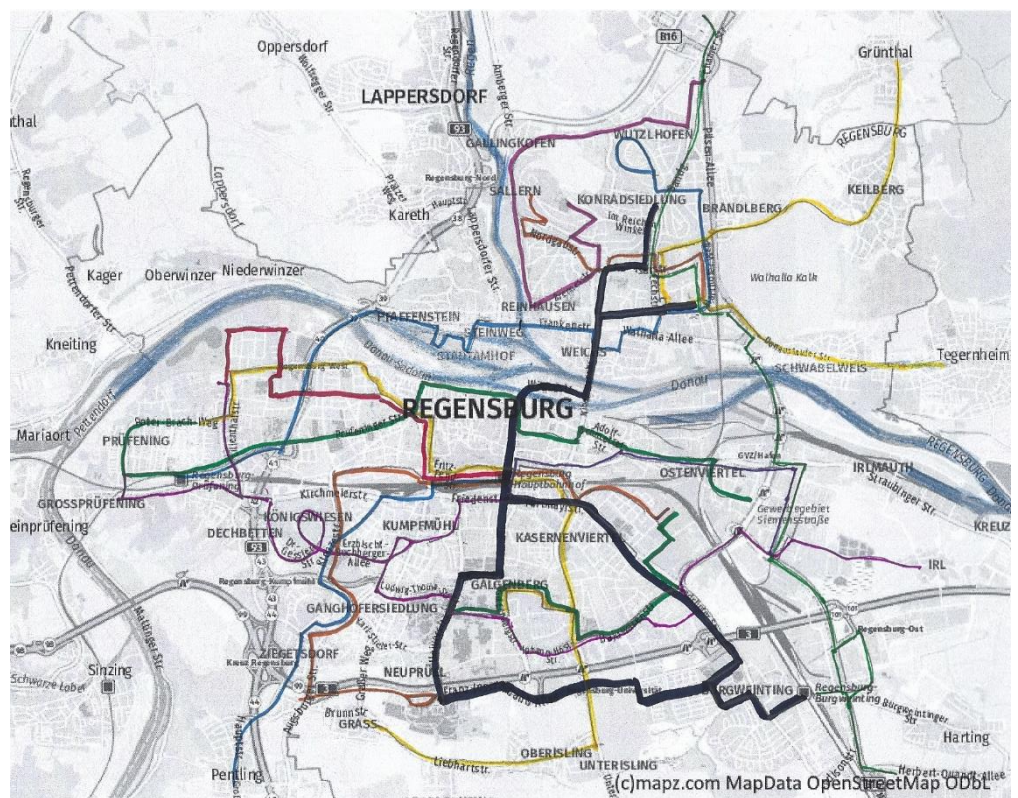
Aus dem südlichen Landkreis kommende Busse fahren nur noch bis Bahnhof Burgweinting. Die Linie 9 wird durch die Stadtbahn ersetzt.

Die Fahrgäste aus all diesen Buslinien (das sind Tausende pro Tag) müssen zwangsweise in die Stadtbahn umsteigen, um ins Stadtzentrum zu gelangen.

Diese Umstrukturierung der Busnetze hat auch Auswirkungen in anderen Stadtteilen. Durchgehende Buslinien nach Norden wird es nicht mehr geben. Manche Buslinien, z.B. aus dem Westen zur Universität, werden nur noch bis zum Bahnhof fahren. Denn auf der Galgenbergstraße fahren keine Busse mehr. Die Thundorfer- und Keplerstraße wird nur noch von 2 Linien bedient.

Für den am stärksten betroffenen Norden sind die Nachteile groß.

Durch die Kappung von 20 Buslinien müssen täglich Tausende Fahrgäste in die Stadtbahn umsteigen. Die Stadtbahn soll zwar über die Nibelungenbrücke mit einer Taktung von 2,5 Minuten fahren, was allerdings außerhalb der Stoßzeiten völlig illusorisch erscheint.

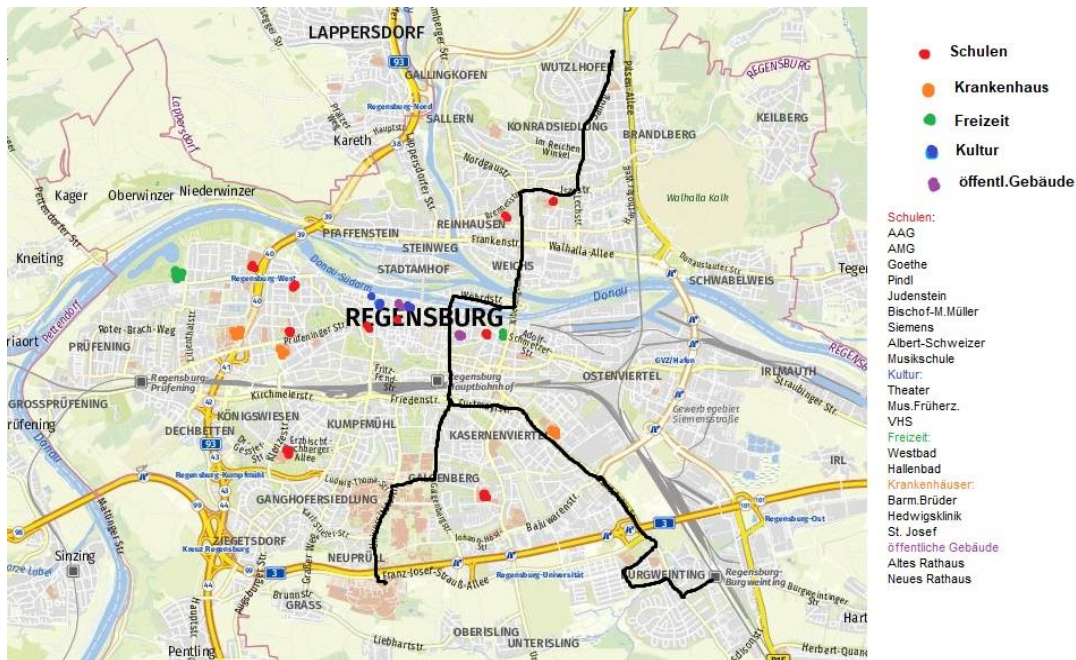


Jeder Umstieg ist unbequem, besonders für Behinderte, Fahrgäste mit Gehwagen und Kinderwagen und Rollstuhlfahrer nicht barrierefrei, und kostet Zeit.

Für die Fahrgäste ergeben sich vor allem bei der Rückfahrt erhebliche Wartezeiten an den Umstiegsarealen. Sie müssen dort auf ihre Anschlussbusse warten, deren Taktung keineswegs häufiger vorgesehen ist.

Gegebenenfalls muss südlich der Donau z.B. zum Erreichen anderer Stadtteile nochmals umgestiegen werden.

Wichtige kulturelle Zentren, weiterführende Schulen, Krankenhäuser und öffentliche Einrichtungen sind aus dem Norden nur mit zweimaligem Umstieg zu erreichen.



Was sind die Begründungen für diese Umstrukturierung des Bussystems?

Aussagen in der Komobile-Studie betonen die Notwendigkeit der Kappung dieser Buslinien:

„Die Straßenbahn ist ein so „Exklusives Verkehrsmittel, d.h. dass es im Prinzip keine Parallelführung von Buslinien auf längeren Abschnitten der Straßenbahnlinien gibt. Dieser Umstand hat Auswirkungen auf die Anzahl der Umsteigevorgänge im ÖPNV-Netz.“ (1)

„Berücksichtigt werden muss allerdings, dass ein nach GVFG geförderter „besondere Bahnkörper“ für die Straßenbahn eine Mitbenutzung durch andere Fahrzeuge – auch Busse - ausschließt.“(1)

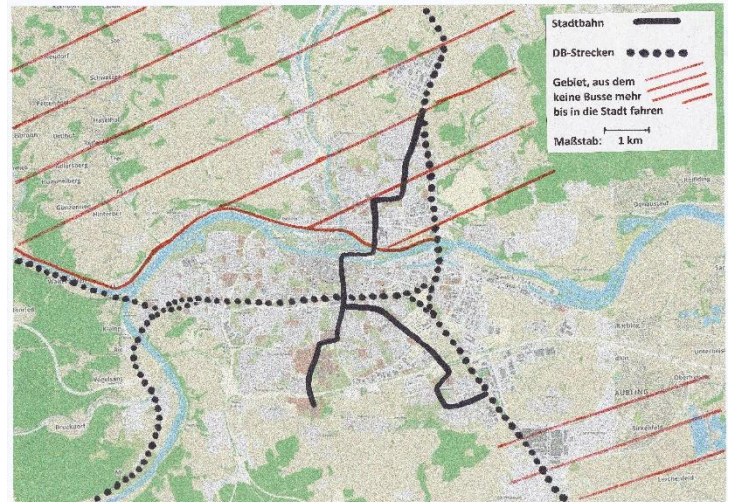
(1) Quelle: „Studie zur Einführung eines höherwertigen ÖPNV in Regensburg – Endbericht“ (1)

Die Hauptgründe für die Sperrung der Donauüberquerung für Busse

- **Die Nibelungenbrücke ist eine Engstelle wie sonst nirgendwo in der Stadt.** Sie ist als einzige innerstädtische Brücke die einzige Möglichkeit, die Donau zu überqueren. Deshalb müssen sie alle Busse aus den nördlichen Stadtteilen und aus dem nordöstlichen, nördlichen und nordwestlichen Landkreis benutzen, um in die Stadt zu gelangen. Die Stadtplaner halten dies für eine günstige Möglichkeit, diese 20 Buslinien kurz vor Erreichen der Stadt zu bündeln. Damit werden auch Tausende Menschen „gebündelt“, die eigentlich gerne noch bis in Innenstadt weiterfahren würden. An anderen Stellen der Trasse kann man bei weitem nicht so viele Fahrgäste zählen. Selbst in der Landshuter Straße ist das Fahrgastaufkommen gerade noch so, dass es als Begründung für eine Stadtbahn ausreicht.
- **Busse wären eine Konkurrenz in Bezug auf Fahrgäste** (Kannibalisierungseffekt). Das ist sicher der ausschlaggebende Grund. Die Stadtbahn als „exclusives“, sprich sehr teures Verkehrsmittel muss sich ja rentieren. Diese Nord-Süd-Trasse wurde ja deshalb als einzige für förderfähig und machbar

gehalten, weil man hier wie sonst nirgends in der Stadt eine hohe Fahrgastzahl aufweisen kann, die sich ergibt, indem die Fahrgäste aus 14 Landkreis- und 6 Stadtlinien zusammengezählt werden. Es handelt also hier um keine Überlastung einzelner Buslinien.

- Bei einer Prognose einer **zu geringen Fahrgastzahl ist die Förderfähigkeit gefährdet**.
- Diese Fahrgastzahlen gingen auch **in die Berechnung der notwendigen Kapazität** einer Stadtbahn ein und wurden als Begründung gegen ein BRT-System und gegen einen Ausbau des Bussystems verwendet.
- **Übrigens:** In dem neuen Masterplan wurde die Kapazität der Stadtbahn pro Stunde deutlich reduziert, um Kosten einzusparen. Die Stadtbahn hat dann eine geringere Kapazität als die heute die Brücke zu Stoßzeiten überquerenden Busse.
- Durch die Stadtbahntrasse wird die Nibelungenbrücke noch mehr zu einem Nadelöhr. Daher hört man offiziell als Begründung für die Sperrung der Brücke für Busse, dass diese ja dann mit dem übrigen Verkehr im Stau stehen würden.
- Die Neuberechnung der Belastbarkeit der Eisernen Brücke hat, nachdem ein neues Gutachten unter anderen Kriterien gemacht wurde, ergeben, dass die Brücke die Stadtbahn trägt, aber gleichzeitig für Schwerlastfahrzeuge, auch Busse, gesperrt werden muss. Dieses Gutachten kam der Stadt sicher sehr gelegen.
- Der geplante neue Busbahnhof seitlich des Bahnhofhauptgebäudes bietet eigentlich zu wenig Platz für alle Busse. Es ist anzunehmen, dass die Haltestellen für diese 20 Busse aus dem Stadtnorden bei der Planung schon nicht mehr mit einberechnet wurden.
- Im Gegensatz zu den Behauptungen der Stadt sind die Busse auch zu Stoßzeiten nicht an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Es handelt sich also um keine Überlastung einzelner Buslinien.
- Es ist nicht sinnvoll, 3 Busse durch eine Stadtbahn zu ersetzen. Der Platzbedarf ist der gleiche. Es werden zwar Fahrer eingespart, aber nur für die letzten 2 Kilometer in die Stadtmitte. Ob drei Busse wirklich eine geringere Belästigung für die Verkehrsteilnehmer sind als eine ebenso 45 m lange Straßenbahn, sei dahingestellt.



1 Stadtbahn = 2 Gelenkbusse und 1 normaler Bus

aber

3 Busse fahren die Fahrgäste an **3** verschiedene Ziele

Die Stadtbahn fährt nur an **1** Ziel